Nr 11. Kraków, dnia 1 czerwca 1901 r. Rok II.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Długa 34.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski**, Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwcględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Długa l. 34, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Precz z „humanitarnością“ urzędową!

Wobec faktu, że wszystkie tak zwane „humanitarne“ instytucye kolejowe przybrały charakter filialnych urzędów kolejowych, nie odróżniając się od nich ani biurokratycznym systemem przedsiębiorstwa na zysk obliczonego, ani administracyą, polegającą na zasadzie ochrony autorytetu bez żadnej krytyki a spoczywającą w rękach bezdusznych automatów, potrzeby ludzkie i najróżnorodniejsze uczucia miarą martwych paragrafów oceniających, dalej wobec tego, że instytucye te nie znają równouprawnienia, skala ich zobowiązań wobec przymusowych członków zależną jest bowiem od rangi, tytułu i protekcyi, dalej wobec tego, że złożone w tych instytucyach milionowe kapitały zarządy kolejowe przywykły za swą niezaprzeczoną własność uważać i jako taką bez współudziału członków dowolnie rozporządzać, dalej wobec braku najprymitywniejszych zasad autonomicznych w urządzeniu i zarządzie tych instytucyi, wreszcie, że instytucye te przemieniono stopniowo w pomocnicze urzędy inkwizycyjne, zagrażające wywłaszczeniem i odmową wszelkich świadczeń na wypadek konfliktów służbowych i dyscyplinarnych, że urządzono je bez zupełnej znajomości nowożytnych interesów klas pracujących, wszelkie zaś reformy po największej części reakcyjne tendencye ukrywają, w końcu porównując świadczenia owych milionowych instytucyj z humanitarnością prywatną na zasadzie dobrowolnej asocyacyi stworzoną, mimo poważnych przymusowych wkładek, nie zabezpieczają one dostatecznie swych członków na starość, kalectwo, chorobę i sieroctwo, wobec tego wszystkiego, hasło: »Precz z humanitarnością urzędową!« a natomiast oddanie tych instytucyj w zarząd członków, staje się z dniem każdym coraz popularniejszem żądaniem.

Kasa chorych. Jestto instytucya utworzona na to, aby przedsiębiorstwom kolejowym miał kto lekarzy opłacać. Lekarzy kolejowych mamy przeszło 520, a każdy z nich nie jest niezawisłym urzędnikiem kasy chorych, ale urzędnikiem kolejowym, otrzymującym rozkazy i wskazówki wprost z dyrekcyi. Utrzymanie tych 520 lekarzy wraz z funduszem zapomogowym dla lekarzy kosztowało w 1899 roku 264, 118 złr. Czyby instytucya kasy chorych istniała, lub nie istniała, przedsiębiorstwo kolejowe musiałoby utrzymywać lekarzy, tak samo jak utrzymuje prawników, inżynierów i innego rodzaju ludzi nauki, wiedzy lub fachowości. Policyjno sanitarne wymogi i konieczność pogotowia sanitarnego już z samej natury kolejnictwa nakłada obowiązek na przedsiębiorstwa kolejowe tworzenia gęsto rozsianych posterunków sanitarnych wzdłuż wszystkich linij kolejowych.

Oprócz powyższych ogólnych obowiązków, lekarz kolejowy spełnia jeszcze następujące funkcye szczegółowe, wyłącznie w interesie przedsiębiorstw kolejowych: Fachowe orzeczenia w sprawach spornych między przedsiębiorstwem a prywatnemi stronami, badanie każdego nowowstępującego do służby kolejowej i każdego funkcyonaryusza przechodzącego na emeryturę, peryodyczne badanie funkcyonaryuszy pod względem ich zdolności do wykonywania służby w pewnych gałęziach fachowych, badanie z urzędu stanu zdrowia niečzłonków kasy chorych, pogotowie na wypadek epidemii, a w końcu, co jest najważniejszem, lekarz kolejowy jest mężem zaufania przedsiębiorstwa, z którego punktu widzenia zmuszonym jest traktować pacyentów kolejarzy. Nie troskliwość o stan zdrowotny kolejarzy, ale powaga naukowa lekarza potrzebną jest zarządom kolejowym, aby — najbezstronniej nawet rzecz biorąc i uważając nadużycia za wykluczone — pod osłoną jego patentu chronić własne interesy. Wszystko to są rzeczy wykazujące, że zarządy kolejowe bez lekarzy obejść się nie mogą i że nie gwoli członków, ale gwoli własnych interesów lekarzy trzymać są zmuszone. Skąd więc przychodzi kasa chorych do tego, aby na honorarya dla urzędników przedsiębiorstwa aż 208.000 złr. wypłacała, podczas gdy zarząd kolejowy przyczynia się tylko kwotą 65.000 złr. Lekarz kolejowy bada chorego funkcyonaryusza nie dlatego, aby mu pomódz do wyzdrowienia, gdyż to jest sprawą uboczną w jego urzędowaniu, ale aby zdać raport przełożonej władzy, ażali funkcyonaryusz w samej rzeczy jest chorym i czy pozorną słabością od wykonywania służby się nie uchyla. Wszystko to ma swą racyę i nie możemy zabronić przedsiębiorstwom kolejowym, aby pod tym względem wykonywały kontrolę i przestrzegały swych interesów, ale z drugiej strony protestujemy stanowczo i piętnujemy to jako zdzierstwo, nadużycie i brudny wyzysk, aby koszta tej przezorności i niedowiarstwa, winnie czy niewinnie, sam personal ponosił, będąc w dodatku traktowanym jednostronnie, a wrazie nadużycia nie mając żadnego oparcia i opieki. „Kasa chorych“ ma przecież bronić interesów członków, a nie zarządów kolejowych, i dlatego każdy robotnik, sługa albo podurzędnik 2% swych rocznych poborów na nią składa.

Dotychczas nie wspominaliśmy jeszcze o nadużyciach i nieprawidłowościach, ale z tego krótkiego wstępu okazuje się jasno, że »Kasa chorych« jest tylko częścią kolejowego mechanizmu administracyjnego, jest urzędem kolejowym, spełniającym pewne specyalne funkcye administracyjne, a nie humanitarne, bo lekarz konstatuje słabość, a nie leczy, nie zapisuje medykamentów, lecz tylko dla pozoru obojętne mikstury, stabilizowani nie otrzymują żadnych zasiłków pieniężnych, żadnych wód mineralnych, w ogóle żadnych środków leczniczych, jednem słowem, ze względu na swój urzędowy charakter, »Kasa chorych« jest instytucyą, wrogą dla personalu i nieprzynoszącą mu żadnej korzyści.

Kongres lekarzy odbyty w Wiedniu dnia 10 lutego 1897 r. orzekł, iż jest niegodziwością narzucać choremu lekarza, do którego tenże nie ma zaufania. — Jeśli już przydzielenie lekarza z musu jest niegodziwością, to jakżeż nazwać postępowanie przedsiębiorstw, które choremu posyłają brutala bez okrasy cywilizacyjnej. Jeśli kto, to lekarze kolejowi nie odpowiadają swemu zadaniu, kolej bowiem nie troszczy się o ich zdolności i uczciwość, lecz bierze tego, który najtańszą wniesie ofertę, lub przez wpływowe osobistości gwałtem wepchanym zostanie. Mamy wprawdzie i uczciwych lekarzy, o których kolejarze dobrze wiedzą, zarzuty więc powyższe wcale ich nie dotyczą, ale tych jest niewielu, przeważnie bowiem mamy wyrodków, kolejarzy jak psów traktujących, a którym obcą jest wszelka etyka lekarska.

Porównując humanitarność prywatną a niby rządową, dostrzega się dotykalnie, że pierwsza stoi wyżej od drugiej. Do kolejowej kasy chorych wpłaca się 2% od swojej gaży i jeżeli na szczęście lekarz nie uważa się za obrażonego, zapisuje rumianek albo centuryę, po wyzdrowieniu czeka cię dyscyplinarka, a po śmierci zapomoga pogrzebowa w przeciętnej wysokości 20 złr. — W »Związku austryackich drukarzy«

wkładka tygodniowa wynosi do pięciu funduszów 60 centów. — W razie choroby pobiera członek1 złr. dziennie przez rok cały, następnie 60 centów dziennie aż do wyzdrowienia, a względnie nabycia prawa zasiłku inwalidowego po pięciu latach (3 złr. 50 tygodniowo). W razie braku pracy pobiera członek 1 złr. dziennie przez 13 tygodni, następnie po 60 centów dziennie przez 6 miesięcy. W razie otrzymania pozamiejscowej kondycyi, żonaci członkowie otrzymują zapomogę na koszta przeniesienia aż do 35 złr. W razie śmierci członka pozostała rodzina otrzymuje 20 złr. pogrzebowego i odprawę stosowną do ilości lat członkowstwa, a mianowicie od 50 do 200 złr. Każda sierota a nawet t. zw. nieślubne dzieci otrzymują zapomogi od 1·50 dc 3 złr. miesięcznie. — Oprócz tego „Związek“ udziela bezpłatnej pomocy prawnej i 3 razy w miesiącu organ Stowarzyszenia.

„Kolejowa kasa chorych“ liczyła w 1899 roku 96,155 członków, podczas gdy Związek austryackich drukarzy wykazuje tylko 8000 członków. Wpływy i fundusze „kasy chorych“ liczy się na miliony, podczas gdy obrót kasowy „Związku drukarzy“ dziesiątkami tysięcy da się uwidocznić. Wprawdzie mógłby ktoś zarzucić, że wkładki do „Związku austryackich drukarzy“ są znacznie większe i podczas gdy kolejarze do kasy chorych 2%, to drukarze 5 albo 6% swoich poborów wpłacają. Twierdzenie takie nie znosi jednak żadnej krytyki, gdy się rozważy, że zarząd kolejowy obowiązanym jest dopłacić 1% do pobieranego zarobku każdego kolejarza. W końcu, „Związek drukarzy“ wobec każdego ze swych członków ma rzeczywiste zobowiązania, podczas gdy zobowiązania te wobec większej połowy członków kolejowej kasy chorych są tylko teoretycznej natury. Wiadomo bowiem, że z owych 96.000 członków większa połowa pracuje przy kolei przemijająco, peryodycznie, albo chwilowo tylko. Członkowie ci po skończeniu roboty, odchodzą, tracąc prawo do świadczeń kasy chorych, ściągnięte zaś od nich wkładki zasilają fundusz kasy na rzecz pozostałych członków. Stosunek więc funduszu przypadającego na jedną głowę tu i tam niemal ten sam zostaje. Lecz podczas gdy kolejowa kasa chorych nawet swych obowiązków wobec chorych nie wykonuje, to „Związek austryackich drukarzy“ spełnia obowiązki kasy chorych, funduszu pensyjnego i prowizyjnego a nadto udziela poważnych wsparć w razie braku roboty w podróży itd. Drukarze nie mają dekretów, nie noszą uniformów, na wszelki wypadek jednak lepiej im się powodzi, aniżeli c. k. robotnikom, dlatego, że funduszami swymi sami zarządzają. (C. d. n.)

GROŹNY UKAZ.

Przestrzegaliśmy już nieraz wszystkich kolejarzy, iż jednym z najniebezpieczniejszych paragrafów jest §. 69 pragmatyki służbowej. Przepowiadaliśmy, że paragraf ten, wiszący jak miecz Damoklesa nad poborami personalu, nie na darmo przez „socyalnego polityka“ do przepisów personalnych w obecnej swej stylizacyi wstawionym został, że wstawiając go do swej pragmatyki, nosił się tenże z myślą, że gdy burza niezadowolenia z nowej pragmatyki przeminie, dozwoli mu tenże stopniowo i systematycznie rzucać się na niestałe pobory funkcyonaryuszy.

Wzywaliśmy do organizacyi i walki w obronie zagrożonych interesów, wskazywaliśmy na groźne niebezpieczeństwa, ale większa część, podczas gdy pod stopami jej miny zakładano, umizgała się do tych, którzy na byt jej czyhali, umizgała się do własnych oprawców i sprzedawczyków jej skóry. Na głupocie tej części personalu robili interes sprzedajne draby i podczas, gdy jej grunt pod nogami podkopywano, bezmyślna część personalu nurzała się w orgiach własnej podłoty i serwilizmu w klubach, czytelniach i bractwach pod komendą Piławskich, Rombków, Parachoniaków, Marusynów, Dziadoniów, Witoszyńskich i innych szalbierzy, z których jedni do domu waryatów, drudzy wprost do kryminału, a inni w końcu wprost za pożądaną pastwę dla kata się nadawali.

Wesoło się bawiono na wulkanie, a tymczasem do służby kolejowej w samej Galicyi przemycono 2.000 prowizorycznych funkcyonaryuszy, stabilizacyi w nieskończoność wyczekujących, a nie zarabiających nawet tyle, ile pierwsza lepsza Mazurka na „Saksach“ zarabia. Schlebiano swym najdroższym przełożonym, dawano im drogocenne podarunki, dla miłości ich wyprawiano uczty, pijatyki, obżarstwa i bale, hasano, opłacając czytelnie i kluby, aby za własny grosz personalu uśpić go i znarkotyzować, podczas gdy skórę z niego łupić będą. Tymczasem znoszą milówki, obrywają godzinowe, pauszale, dyety i wszystkie niestałe pobory ukrócają, a interesowani w bezmyślnym obłędzie zawracają oczyma w stronę swych oprawców i nic od własnego opamiętania się, ale od litości kapitalistycznych posiepaków wyczekują zbawienia.

Ze stosunków powyższych, wytworzonych w ostatnich trzech latach, dotkliwą naukę powinni odnieść kolejarze. Wszyscy wierzą w organizacyę, nawet draby powyższego gatunku nie mają odwagi otwarcie przeciw niej występować, wiedzą bowiem, żeby ich ukamienowano, ale nie wszyscy mają odwagę przystąpić do niej, aby smutnym tym stosunkom raz przecie kres położyć.

W przeciwieństwie do postanowień starej pragmatyki z r. 1884 i 1896, według której norm, dotyczących niestałych poborów, jako nabytego prawa (erworbenes Recht) dowolnie nie można było zmieniać, §. 69 obecnie obowiązującej wittekowskiej pragmatyki postanawia, że należytości te nie są żadnem nabytem prawem, a wysokość i forma tychże zależną jest od rozporządzeń ministeryalnych. Przez zmianę dawnych postanowień pragmatycznych na dzisiejsze, zarząd kolejowy pozostawił sobie furtkę do stopniowego obniżania zarobku.

Na podstawie dawnego §. 6, personal przed wejściem w życie wittekowskiej pragmatyki miał prawo §. 69 nie przyjąć i przeciw postanowieniom jego protestować. Nawoływaliśmy do protestu i organizacyi, ale bezskutecznie, a dzisiaj, gdy już za późno, paragraf ten poczyna szerzyć spustoszenie i mścić się na wszystkich, którzy głosu naszego nie usłuchali. Najnowszem rozporządzeniem w tym rodzaju jest okólnik ministeryalny z dnia 11 maja b. r. Dziennik urzędowy ministerstwa kolejowego Nr XX. Dotyczy on zamiany dotychczasowego kilometrowego i godzinowego, dla personalu pociągowego i maszynowego, na należytości dniowe (Fahrtaggelder). Widocznie, aby między personalem zbyt wielkiego rozgoryczenia i popłochu nie robić, powyższą reformę należytości wprowadza się na razie na kolejach lokalnych. Przestrzegamy znowu wszystkich interesowanych, że jest to tylko wstępem do wprowadzenia tych zarządzeń na wszystkich linjach, a za jakiś czas, gdy dotknięci tem rozporządzeniem uspokoją się i pogodzą z losem, przyjdzie kolej na innych, na drugorzędne linie, a w końcu i na linie główne. Postanowienia tego rozporządzenia w streszczeniu są następujące:

„Rozporządzenie ministerstwa kolejowego z dnia 4 maja 1901 L. 39981 ex 1900, dotyczące zaprowadzenia „dniówek jazdy“ (Fahrtaggelder) dla personalu maszynowego i pociągowego na kolejach lokalnych.

„Należytości z tytułu wydatków podczas jazdy, wyszczególnione w §. 77 ustęp 1 pragmatyki, mogą być na kolejach lokalnych dla personalu maszynowego i pociągowego pauszalowane, prowizorycznie zaś zostają w następujący sposób unormowane:

§. 1. Należytości podczas jazdy na kolejach lokalnych. 1) Jako odszkodowanie wydatków w służbie zaprowadza się „dniówki“ (Fahrtaggelder). „Dniówka“ jest pauszalą i obejmuje w sobie wszelkie odszkodowania, jakie na głównych liniach z tytułu kilometrowego i godzinowego się wypłaca. 2) Za każdą, w myśl §. 2 przepisów o regulacyi czasu pracy i wypoczynku według turnusu odbytą turę, bez względu na długość jej trwania, należy się cała „dniówka“. Jeżeli na prośbę, albo z powodu słabości tura została przerwaną, to za 1/3 część tejże należy się połowa „dniówki“, krótsze tury nie będą wynagradzane. 3) Każda czynność służbowa, nieprzewidziana turnusem, a trwająca ponad 5 godzin, liczy się za całą „dniówkę“, poniżej 5 godzin za połowę. 4) Dłuższe, aniżeli 24-godzinne eksponowanie zostaje według wymiaru C. §. 2 zaliczanem. Reszta ponad 24 godzin aż do 6 godzin liczy się za połowę, ponad 6 godzin za całą „dniówkę“. 5) Strawne i noclegowe oblicza się według §. 77 ustęp 2 i 4.

§. 2. Wymiar „dniówek“. 1) Należytości te wypłacane będą według 3 klas:

Klasa	Maszynista	Palacz	Kierown. poc.	Konduktor
A	1·40 kor.	0·80 kor.	1·20 kor.	0·80 kor.
B	1·90 „	1·00 „	1·50 „	1·00 „
C	2·50 „	1·40 „	2·00 „	1·40 „

2) Do klasy A należą koleje lokalne, na których personal regularnie bywa w domu na obiedzie i w domu nocuje, Do klasy B, jeżeli personal w domu nocuje, jednak w porze obiadowej nie jest w domu. Do klasy C, jeżeli personal w domu nie nocuje.

3) Ze względu na powyższe okoliczności jedna i tasama przestrzeń na kilka klas podzieloną być może (system mięszany).

4) Koleje lokalne, których personal równocześnie do jazdy na głównej linii jest używanym, są od postanowień tych wykluczone.

§. 3. Zaliczanie „dniówek“. Dniówki zostaną w listach dokonanej jazdy, (według wzoru poniżej podanego), zaliczane listą taką zostanie każdy funkcyonaryusz obdzielony, po ukończeniu tury ma być naczelnikowi do zatwierdzenia przedłożoną, a z końcem miesiąca do obrachunku oddaną.

§. 4. Wypłata „dniówek“. odbywa się w terminach dotychczasowego kilometrowego i godzinowego.

§. 5. Wymiar premij. Za każdą tonę oszczędzonych węgli należy się 1·60 kor., za smarowidło i światło 25% wartości. Za materyał do pucowania nie należy się żadna premia.

§. 6 i 7 dotyczy prowadzenia statystyki kilometrów, osi i t. p.

§. 8. C. k. dyrekcye kolejowe, celem podziału linii lokalnych na klasy, mają do dnia 1 lipca b. r. przedłożyć referaty. *Wittek* m. p.

Wzór „listy dokonanej jazdy“.

„Localbahnstrecke Schwarzenau-Waidhofen a. d. Th“.

Fahrdienstleistung

des Konducteurs Mathias Innerhuber

im Monat März 1901.

Datum	Stunde des Dienst-Antrittes: An	Stunde des Dienst-Antrittes: Aus	Dienst-Leistung: als	Dienst-Leistung: volle	in dem Turnus unterbrochen 1/3: über	in dem Turnus unterbrochen 1/3: unter	5 Stunden: über	5 Stunden: unter	ausser: Exponirungsdauer in Stunden	Fahrtaggeld: Klasse	Fahrtaggeld: Kronen	Fahrtaggeld: Heller	Anmerkung	Bestättigung des Dienst Vorstandes
1.	7·25	1	Zf.	.	.	.	.	.	.	A	1	50	.	Müller
2.	.	1·40	.	.	.	.	.	.	.					
2.	3·20	6·30	B	.	.		.	1	.	B	—	50	.	Müller
3.	7·25		Zf.	.	.	.	.	.	52·10	C	5	—	†) Am 2 u. 3 in Zwettel übernachtet	Müller
5.		11·41		.	.	.	.	.	.		2†)			
													St. Leiter Steiner	

Abkürzungen: Mf = Maschienführer, H = Heizer, Zf. = Zugsführer M. = Manipulant, B — Zugsbegl.

Każdy kto tylko odrobinę myśleć potrafi, spostrzeże zaraz, do czego powyższy ukaz zmierza. Zresztą wyłuszczyliśmy to na innem miejscu tego artykułu. Lecz cóż na to kolejarze? Czyż nie zechcą raz już zaprzestać być śmiesznymi, wierząc w głupców, którzy za swą podłotę nawet dla siebie samych marnych 50 złr. awansu wytargować nie mogą?

„Ceterum censeo Carthaginem esse delendam“ (zresztą sądzę, że Kartagina powinna być zburzoną), powtarzał zawsze starożytny Kato na zakończenie każdej swej mowy. Tak i my powtarzamy zawsze, jedno i to samo że tylko organizacya od

wszelkiego ucisku i dalszych zakusów w tym kierunku kolejarzy uwolnić może; a gdy będziemy zorganizowani, niechaj zabierają sobie i milówki i godzinowe i pauszale, bo w zamian dostaniemy to, co nam po sprawiedliwości słusznie się należy: dostaniemy ustawę kolejową, która każdemu z nas dostateczne środki do egzystencyi zapewni. Dzięki organizacyi i staraniom posłów socyalno-demokratycznych 8-godzinny czas pracy w górnictwie dzisiaj jest już kwestyą najbliższej przyszłości, bo 9-cio godzinny czas pracy, uchwalony obecnie przez parlament, aczkolwiek ogromny postęp oznacza, jest tylko ustawą przejściową do 8-godzinnej szychty i objawem zwycięstwa socyalno-demokratycznego programu ekonomicznego. Tak samo tedy, jak ustawa górnicza, która przed kilku laty znachodziła się w sferach idei, przez burżoazyę za niewykonalne uważanych, dzisiaj niemal już zrealizowaną została; taksamo i ustawa kolejowa, której projekt przez posłów socyalno-demokratycznych parlamentowi trzykrotnie przedłożonym już został, także zrealizowaną być musi. Ale kiedy? To odpowiedź na to pytanie już od samych kolejarzy i od ich udziału w organizacyi zależy.

Kiedyśmy się rozpisali już na ten temat, to ze względu, że znacznej części, zwłaszcza młodszych kolejarzy, projekt tej ustawy nie jest znanym, a starszym wyszedł już z pamięci, przeto dla orjentowania się — bodaj w skróceniu najważniejsze jej postanowienia ponownie ogłaszamy:

Zakres ustawy.

§. 1. Postanowienia niniejszej ustawy mają zastosowanie do wszystkich funkcyonaryuszy przy kolejach żalaznych tak w prywatnem jako też państwowym zarządzie się znachodzących, włącznie z kolejami niższorzędnemi i żeglugą parową na jeziorze bodeńskiem. Stosunek kontraktowy między kolejami a ich funkcyonaryuszami jest o tyle przedmiotem wolnej umowy, o ile niniejsza ustawa sama nie oznacza mu pewnych granic. Każdy układ jest o tyle nieważny, o ile nie trzyma się tych granic na niekorzyść funkcyonaryuszy.

Kategorje służby.

§. 2. Personal przedsiębiorstw w §. 1. przytoczonych, dzieli się na trzy kategorje. Do 1-szej kategorji należą urzędnicy, do II. służba i kwalifikowani robotnicy, do III. niekwalifikowani robotnicy. W każdej kategorji rozróżnia się prowizorycznych i stałych funkcyonaryuszy. — Do pomocniczego zatrudnienia mogą być przyjęci ludzie w §. 4. podani.

§. 3. Do I. kategorji służbowej (urzędnicy) należy, oprócz grup funkcyonarjuszy — które obecnie zaliczają sią do urzędników i podurzędników, wliczyć także następujące: kancelistów, skotystów, tłómaczy, telegrafistów, elektromistrzów, kierowników stacji, dozorców stacji, ekspedjentów, nadkonduktorów, kierowników pociągów, rewizorów pociągów, magazynierów, wozomistrzów i dozorców wozów, kierowników lokomotyw, banmistrzów, blokmistrzów, mostomistrzów, sterników i podsterników, maszynistów okrętowych; werkmistrzów w zakładach impregnacyjnych, warstatach, ogrzewalniach, zakładach elektrycznych oświetlenia i dozorców maszynowych.

Niżej, jak do II. kategorji (służba i kwalifikowani robotnicy) nie mogą być zaliczeni, konduktorzy, hamownicy, laboranci telegrafów, pałacze maszynowi, dozorcy wodociągów, maszyn i wagonów, przesuwacze i pisarze wagonów, pisarze ceduł ładunkowych, służba stacyjna i kancelaryjna, odźwierni, dozorcy magazynowi, pomocnicy stacyjni, zwrotniczy, lampiści, dozorcy domów, strażnicy kolejowi; blokowi, kierownicy partyj w magazynach, nadwerkmani, werkmani, pomocnicy werkmanów, stali obsługiwacze kotłów, drukarze, kierownicy partyj w warstatach i ogrzewalniach; palacze okrętowi, majtkowie, wreszcie wszyscy kwalifikowani robotnicy.

§. 4. Pomocnicze zajęcie dopuszczalne jest tylko wówczas, jeżeli idzie o roboty tymczasowe. Jako roboty przejściowe uważa się takie, dla których ukończenia wymagany jest najwyżej czas sześciu miesięcy.

Służba stała i prowizoryczna.

§. 5. Nowo przyjęci funkcyonarjusze zostaną z reguły przyjmowani naprzód prowizorycznie. Prowizoryum nie może przekroczyć jednego roku. Po upływie normalnego czasu służby prowizorycznej każdy funkcyonarjusz złożywszy przepisane pragmatyką służbową egzamina, nabywa prawa do stałej służby w tej kategoryi, do której należał przez czas trwania prowizorjum. Postanowienia tego paragrafu mają zastosowanie i dla tych funkcyonarjuszy, którzy w czasie, kiedy ustawa niniejsza stanie się prawomocną, znajdują się w służbie prowizorycznej. Wszyscy przeto, którzy najmniej jeden rok służą prowizorycznie, uzyskają natychmiast, inni po wysłużeniu rocznego prowizorjum, stałe zajęcie.

Prawa funkcyonaryuszy na podstawie stosunku służbowego.

§. 6. Każdy prowizoryczny funkcyonarjusz uzyskuje z chwilą wstąpienia do służby prawo do ustanowionych poniżej maksymalnych zarobków; z chwilą przejścia w stały stosunek służbowy, nadto prawo awansu w okresach czasu, w dodatku podanych. Prawa te zatrzymuje się przy przejściu zarządu kolei na inne przedsiębiorstwo, jak również przy upaństwowieniu kolei prywatnej.

§. 7. Wysokość płacy i kwaterowego, jakoteż okresy czasu, w przeciągu których ma nastąpić przejście z jednej kategorji płacy do drugiej, nie mogą być przez koleje niekorzystniej określone, niż w załączonej w dodatku tabeli. Płaca i inne dochody urzędników, których płaca przewyższa sumę 2200 złr., mają być unormowane pragmatyką służbową (§. 42).

Urzędnicy przy egzekutywie (egzekutywie ruchu, służbie komercjalnej, parowoźniczej, warstatowej i konserwacji), albo służbie obrachunkowej, mają płacę 2200 złr. w 25 latach służby osiągnąć. Termina posuwania się w płacy dla tych grup urzędników, znachodzące się w tabelce w dodatku zamieszczonej, mają być odpowiednio skrócone. Przy przejściu z kategorji II. do katehorji I., włącznie do tego stopnia płacy nowej kategorji następuje, która przebyty czas służby o dwa miejsca powyżej wyprzedza. — To samo tyczy się przejścia z kategorji III. do kategorji II.

§. 8. Wypłata poborów dla funkcyonarjuszy kategorji I. i II. ma się odbywać najpóźniej 1-go i 15-go każdego miesiąca, dla funkcyonarjuszów kategorji III. tygodniowo, najpóźniej w sobotę. Dla pomocników zatrudnionych i prowizorycynych funkcjonarjuszy wypłata poborów odbywa się z dołu, dla stałych funkcyonarjuszy z góry.

§. 9. Odszkodowanie nad obowiązkowej pracy (§. 24) nie może być dla III. kategorji mniejszem, jak 50 centów za godzinę. — Za nadobowiązkowe uważa się godziny od 6-tej wieczór do 7-ej rano.

§. 10. Dla funkcyonarjuszy służby jazdy i dla takich, których służba naprzemian w różnych miejscowościach wykonywaną bywa, mają być ustanowiono pauszale za podróże. — Miesięczne minimum ich ma wynosić: dla I. kategorji 45 zł., dla II. kategorji 25 złr., dla III. kategorji 20 zł. Dla urzędników służby parowoźniczej i ogrzewalni nie śmie jednakże mniej jak 70 złr. a dla palaczy mniej jak 50 złr. wynosić. Funkcyonarjusze, do których powyższe postanowienia nie znachodzą zastosowania, mają prawo poboru dyet. Minimum ich dla kategorji I. ma 4 złr. dla kategorji II. 3 złr., a dla kategorji III. 2 złr. wynosić.

§. 11. W razie przeniesienia funkcyonarjusza z jednej miejscowości do drugiej, należy mu się odszkodowanie kosztów przeniesienia. Minimum tej należytości dla funkcyonarjuszy nieżonatych kategorji I. ma 60 złr., dla kategorji II. i III. 40 złr., dla żonatych zaś funkcyonarjuszy najmniej w $1\frac{1}{2}$ krotnej wysokości poprzedzającej wymierzoną. Nadto należy im się wolna jazda dla siebie i rodziny jakoteż bezpłatny przewóz ruchomości.

§. 12. Urzędnikom, którzy ze względów służbowych do noszenia uniformu są obowiązani przy ich nominacji ma być wypłacony jednorazowy dodatek na wyekwipowanie się w wysokości najmniej 150 złr. o tyle, o ile go już jako aspiranci na urzędników nie otrzymali, nadto zaś mają otrzymywać roczny pauszal w wysokości najmniej 60 złr. Funkcyonarjuszom kategorji II. i III., o tyle, o ile do noszenia uniformu są obowiązani, potrzebne suknie służbowe mają być bezpłatnie dostarczone. — Maksimum czasu znoszenia ubioru służbowego ma być postanowionem dla bluz, spodni i czapek rok 1, surdut, kamizelka i płaszcz 2 lata, futro 3 lata.

Czas pracy.

§. 30. Przy służbie komercyalnej zarządów kolejowych czas pracy może wynosić najwięcej $6\frac{1}{2}$ godzin w przeciągu 24 godzin. W ciągu tego czasu pracy należy ustanowić półgodzinną pauzę. Jeżeli pauza jest krótszą, wówczas musi się czas pracy zmniejszyć o tyle, ile wynosi skrócenie pauzy. Podział czasu pracy ma być taki, aby każdemu w komercyalnej służbie zajętemu funkcyonaryuszowi pozostawał w przeciągu 24 godzin czas wolny, wynoszący nieprzerwanie najmniej 17 godzin, do których nie wlicza się pauz w pracy.

§. 31. Czas pracy dla funkcyonaryuszy warsztatów i ogrzewalni nie może wynosić więcej niż 8 godzin bez pauz w przeciągu godzin 24. Wszyscy funkcyonarjusze, zajęci w warsztatach i ogrzewalniach przy tej samej szychcie, mają mieć równocześnie najmniej 1 godzinę pauzy. W przeciągu 24 godzin musi każdemu funkcyonarjuszowi pozostać przynajmniej 14 godzin wolnego czasu, nieprzerwanie i bez wliczenia odpowiednich przerw w pracy.

§. 32. W tych gałęziach służby, w których stosunki ruchu wymagają ciągłej służby, czas pracy każdej zajętej osoby może wynosić najwyżej 8 godzin w przeciągu 24 godzin. Czas ten liczy się od chwili przybycia na miejsce służby. W przeciągu 24 godzin należy dać przynajmniej 14 godzin wolnego czasu, nieprzerwanie wolnego. Wyjątek dozwolony jest dla personalu liniowego, dla którego nieprzerwany czas pracy nie może przenosić 12 godzin. W przeciągu 36 godzin musi jednakże czas wolny wynosić najmniej 22 godzin przerwy.

§ 33. W tych gałęziach służby, które nie wymagają ciągłej służby, czas pracy każdej zatrudnionej osoby nie może przenosić 8 godzin w przeciądu godzin 24. W ciągu tego czasu pracy należy ustanowić przynajmniej 1 godzinę pauzy. Rozdział czasu pracy ma być taki, aby każdy funkcyonaryusz miał w przeciągu 24 godzin bez pauz 14 godzin czasu wolnego bez przerwy.

§ 34. Przedłużenie unormowanego w §§ 30 do 33 czasu pracy jest dopuszczalne tylko w razie niebezpieczeństwa życia, zdrowia lub własności. Poza unormowanym, lub w myśl powyższego ustępu dopuszczalnym czasem pracy zarządy kolejowe nie mają prawa ingerencyi na sposób używania zabezpieczonego czasu wolnego od służby.

Spoczynek niedzielny.

§ 35. Spoczynek niedzielny ma trwać przy najmniej 36 godzin. Początek spoczynku można liczyć najwcześniej od soboty od 6 godziny wieczorem. W tych gałęziach służby, w których stosunki ruchu wymagają ciągłej służby można w miejsce wolnej niedzieli ustanowić inny dzień z czasem wolnym, przynajmniej co drugą niedzielę czas wolny podług 1 ustępu tego paragrafu. W razie niebezpieczeństwa życia, zdrowia lub własności rozporządzenia powyższe tracą moc obowiązującą dla długości spoczynku.

Urlop celem wypoczynku.

§ 36. Funkcyonaryusze mają prawo do corocznego urlopu, który należy dawać w ciągu miesięcy od maja do września. Urlop ten dla prowizorycznych funkcyonaryuszy ma wynosić najmniej tydzień, dla stałych najmniej dwa tygodnie, po 15-letniej służbie czas ten trwania urlopu podwyższa się do trzech, po 20-letniej służbie do czterech tygodni. Wszyscy funkcyonaryusze mają dla siebie i swych rodzin prawo wolnej jazdy.

Postanowienia końcowe.

§ 46. Ustawa ta wchodzi w życie z dn....

§ 47. Wypełnienie tej ustawy powierzam memu ministrowi sprawiedliwości i ministrowi finansów.

Dodatek.

Kategorya służby	Awans następuje najpóźniej w lat	Najniższa granica	
		płacy	kwaterowego
		w złr. austr. waluty	
I. Urzędnicy.	Rok próby.	75 złr. miesięcznie	
patrz § 3. ustęp 1.	Rok stabilizacyi.	800	350
	2	950	350
	2	1000	400
	3	1200	400
	3	1400	400
	4	1600	400
	4	1800	500
	5	2000	500
	5	2200	600
II. Służba i kwalifikowani robotnicy	Rok próby.	2 złr. dziennej płacy	
patrz § 3. ustęp 2.	Rok stabilizacyi.	500	200
	2	550	200
	2	600	250
	2	650	250
	2	700	250
	2	750	300
	2	800	300
	2	850	300
	2	900	300
	2	950	350
	2	1000	350
	3	1200	350
III. Niekwalifikowani robotnicy	Rok próby.	1·50 złr. dzien. płacy	
patrz § 3.	Rok stabilizacyi.	400	150
	4	450	150
	5	500	250
	4	550	250
	5	600	250
	5	700	250

W projekcie powyższej ustawy macie Koledzy regulacye płac, regulacye awansów, niestałych poborów, regulacyę czasu pracy i urlopów, regulacyę lat służby, a w końcu w paragrafach, które z braku miejsca nie wymieniliśmy, regulacyę stosunków dyscyplinarnych i funduszów humanitarnych. Nie rozdrabniajcie się więc w ten sposób, że jednemu rozchodzi się o tytuł, drugiemu o awans, inemu o milówki, godzinowe, o personki, premie, kwaterowe, innemu znowu o jakieś synekury, ustępstwa, nadprogramowe godziny pracy i t. p. Nie pojedynczo każdy z was powinien antyszambrować, a wydeptując dywany ministeryalne bezskutecznie żebrać o cząstkę swej należytości. My kolejarze wszyscy razem powinniśmy mieć tylko jedno jedyne żądanie, a tem jest **„Ustawa kolejowa"**, przez posłów socyalno-demokratycznych opracowana. Ustawa zaś ta tak długo nie wejdzie w życie, jak długo kolejarze s a m i tego nie zechcą, t. j. jak długo się nie zorganizują.

Odzywamy się do niezorganizowanych: Porzućcie wasze kluby, czytelnie i bractwa, odepchnijcie od siebie obłudników, zdrajców i faryzeuszy, pozbądźcie się trwożliwości i obawy, bo za organizacyę ani włos z głowy spaść wam nie może. Wykonujcie waszą służbę, jak tego obecnie obowiązujące przepisy wymagają. A gdyby nawet tu i owdzie pojedyncza jednostka padła ofiarą zaciekłości albo zbrodniczej nietolerancyi jakiegoś złośliwego zacofańca, to bądźcie pewni, że silna organizacya zginąć mu nie da. Ci zaś, którzy dotychczas szerzyli demoralizacyę, nikczemny handel sumieniem i interesami swych kolegów, mają pole do skruchy, poprawy, a nawet ewentualnej rehabilitacyi.

Wy zaś zorganizowani Towarzysze podwójcie wasze wysiłki, pouczajcie nieuświadomionych, zachęcajcie ich do organizacyi, zakładajcie stacye płatnicze, żądajcie od nas zgromadzeń. Celem zaś ułatwienia i uprzystępnienia pojęć o organizacyi wydaliśmy: „Popularny wykład o Organizacyi" (Katechizm organizacyjny), który w najbliższych dniach w administracyi naszej za cenę 10 halerzy będzie do nabycia. Do pracy zatem i do organizacyi! Rola bowiem dostatecznie użyźnioną już została, teraz zaś należy baczyć, aby obfite plony wydała!

Z przestrzeni i warsztatów.

Stanisławów. Zastanawiałem się już często gdzie też taki S t e l z e r mógł się nauczyć rozumu boć trudno przypuszczać, aby nawet nasza Galicya, obchodząca w obecnej dobie złoty wiek wielkich mężów i czynów, na człowieka tej miary, co Stelzer, zdobyć się mogła. Przez usta tow. Daszyńskiego cały świat dowiedział się niedawno, co my tu za rarytasy posiadamy, formalnie bania się rozbiła ze sławnymi ludźmi, czas byłby więc najwyższy, abyśmy pomogli i Stelzerowi na wierzch wypłynąć i aby świat dowiedział się o nim zwłaszcza, gdy tak zaszczytnie reprezentuje galicyjskie kolejnictwo. Galicyjskie, powtarzam, albowiem u nas w Galicyi, jak wszystko jest naszem, kochanem, specyalnem galicyjskiem, klerykalno-szlacheckiem, tak i kolejnictwo nasze pokostem tym grubo jest posmarowane i takie to kolejnictwo, jak powiedziałem wyżej — reprezentuje zaszczytnie „wielki" Stelzer. — Dalibóg, że nie drwię i przekonam cię czytelniku, że mówię seryo — bo wielkich ludzi poznaje się po ich wielkich czynach. — Niech więc c z y n y Stelzera mówią za niego: N. p. co za genialny turnus konduktorski mamy od dnia 1 Maja b. r. — Na 22 nocy w służbie, jedną noc mamy wolną. Większa część pociągów nocami tylko kursuje, zatrzymania krótkie do manipulacyi nie wystarczające, wskutek czego każdy niemal pociąg kilku godzinnego spóźnienia doznaje. A co to za wygodna i bezpieczna rzecz dla personalu podczas manipulacyi przesuwania i sygnalizowania? Na wszystkich niemal stacyach odbywają się roboty konserwacyjne i rozszerzenia stacyi. Kupki szutru i ziemi jak kretowiska albo groby cmentarne, stare i nowe progi, szyny i inne materyały, jakby po nieprzyjacielskim napadzie, po całym placu porozrzucane, a ty biedny konduktorze, z twoim kagankiem w ręku, biegaj, omijaj to wszystko, uciekaj przed pędzącym na ciebie wozem, podłaź, sprzęgaj, dawaj sygnały i uważaj na Sicherheits-Vorschriften, a równocześnie spiesz się, aby pociągu nie spóźniono. Spragniony wypoczynku, przyjedziesz do stacyi końcowej, n. p. do Lwowa, to, mimo znużenia, spać nie możesz, bo za ścianą kowale w takt walą młotami. Ach ta nieszczęśliwa kasarnia lwowska! — Nie wiem, czy jest w Galicyi kolejarz, któryby nie wiedział albo nie słyszał o niej, bo od trzech lat pisze się o tem po wszystkich gazetach i dziwna rzecz, że tylko do Stelzera wiadomość ta dotrzeć nie może. A może i wie, tylko z Wierzbickim boi się zaczynać, żeby mu jakiego despektu nie urządził; nawiasowo bowiem mówiąc, niezły to pan, tylko za długo żyje. Jak więc widzicie czytelnicy, nie zła to sobie służba takiego konduktora ciężarowego w stanisławowskiej dyrekcyi, dla rozmaitości obficie karami przeplatana. Nie dawno dwie partye ze zmęczenia nie mogły odebrać pociągów, więc 10 ludzi po kilka koron kary zapłaciło. Kierownik pociągu Sobolewski — ale nie znany wam Kostuś lecz Leopold — zapłacił aż 13 koron kary i o 4 stopnie, t. j. na bremzera, został zdegradowany, co także świadczy o wielkoduszności czy też wielkodusicielstwie naszego szefa ruchu inspektora Stelzera.

Trzeba przyznać Stelzerowi, że aczkolwiek jest najlepszej próby arystokratą, to jednak w stosunku do konduktorów ceni wysoko demokratyczne zasady, nie ma bowiem rang, stopni, długich lat służby, poważniejszego wieku, egzaminów, kwalifikacyi i t. p. — jedynym regulatorem podziału służbowego jest tylko p r o t e k c y a. Nauczył on także wszystkich tej cennej zasady, aby na stemple do rekursów nadarmo pieniędzy nie wyrzucali, z reguły bowiem na tego rodzaju pisaniny wcale się nie odpowiada. Jako fragment, ilustrujący wielkie dyplomatyczne zdolności tego pana, są audyencye przez niego udzielane, kto jeszcze w życiu swojem nie doświadczył obelgi albo prostackiego traktowania, niechaj wyprosi sobie audyencyę u Stelzera, a dozna nieznanych chyba wzruszeń. Nie ma on n. p. zwyczaju pokazywać swego oblicza petentowi, lecz z reguły obrócony jest doń mniej szlachetną częścią swego ciała, i w tej pozycyi, jeżeli nie beszta to odpowiada: nie mam nic z panem do gadania. Sobolewskiemu Leopoldowi zaś odpowiedział: „wyście wszyscy łajdaki, skórę z was będę zdzierał". Szalony wielbiciel „sparrsystemu", strzela jednakże takie byki pod tym względem, że czegoś podobnego nie możnaby się spodziewać od najgorszego jego dyurnisty. Po wybudowaniu kolei Wygnanka-Skała nie wiedział nawet, gdzie ma ulokować konduktorów i aż 4 razy 20 ludzi przenosił, a mianowicie ze Stanisławowa do Iwania, z Iwania do Teresina, z Teresina do Skały, a w końcu ze Skały do Kopyczyniec. — 80 więc przeniesień niezawodnie około 2.000 złr. kosztowało, ale na takie rzeczy może pozwolić sobie tylko szef ruchu w stanisławowskiej dyrekcyi!

Stanisławów. Dmytro Jacynyszyn, chłopiec 19-letni, robotnik sekcyi konserwacyi, pracując przy wózku kolejowym utracił w zeszłym roku kilka palców u jednej ręki. Począwszy od dnia 6 września 1900 r. wyznaczono mu rentę na koszta leczenia (Heilverfahrensrente) w wysokości **40**! halerzy dziennie. Wspaniałe to odszkodowanie utraty kilku palców, wypłacano mu w powyższej wysokości aż po dzień 30 kwietnia b. r. Widocznie, że tej wspaniałomyślności i hojności „Zakładowi ubezpieczeń od wypadków" w końcu było już i za wiele, z dniem bowiem 1-go Maja zamknięto mu te pobory, a redukując je do połowy, wyznaczono mu **20**! halerzy, słownie d w a d z i e ś c i a halerzy dożywotnej dziennej renty.

Oto macie czytelnicy najświeższy dowód odpowiedzialności ministrów i dyrektorów kolejowych za życie ludzkie i zdrowie. Rozumie się samo przez się, że za wypadek ten żaden z nich w kozie nie siedział, żaden z nich najłagodniejszem upomnieniem nie został skarcony, poszkodowanego zaś w służbie kolejowej z niczem na dziady odprawiono, boć przecie najnędzniejszy żebrak-łachmaniarz owych kilku groszy za odszkodowanie uważać nie może. Panowie ci mają racyę, utrzymując, że są odpowiedzialnymi, jednakże nie za życie ludzkie i zdrowie, ale są odpowiedzialnymi za każdą iskierkę litości i sprawiedliwości, któraby się w nich odezwała, za każdy grosz, którego nie da sobie wydrzeć jakiś kaleka, żebrak, sierota, wdowa albo inna ofiara, zdana na łaskę ich szczodrobliwości. Są odpowiedzialnymi, jeżeli za mało wycisnęli łez, przekleństw i rozpaczy, z których kupy złota dla kapitalistycznych wampirów gromadzą. Rabunek, popełniony na Jacynyszynie, jest cząstką zasługi i chwały, a czem więcej takich łajdactw, tem pewniejsza droga do karyery!... „Lecz przyjdzie kiedyś dzień zapłaty — Sędziami wówczas będziem my" . . . .

Bukaczowce. Tutejszy naczelnik Ś l i w i ń s k i dotychczas jakoś szczęśliwie omijał wszelkich znajomości z „Kolejarzem", co jest tylko czystym przypadkiem, gdyż od dawna należy mu się jedno z miejsc „honorowych" w waszem piśmie, zwłaszcza, że występy jego odznaczają się specyalną oryginalnością, jaką żaden z waszych „odznaczonych" poszczycić się nie może. Jest to sobie człowiek w swoim guście, lubiący sobie wymierzać satysfakcyę „propria manu" tradycyjnym poczciwym zwyczajem z pańszczyźnianych i ekonomskich czasów, o czem p. Stanisław Sobel „herezye" mógłby opowiadać. Przeświadczony o nietykalności swej osoby, napędził dwóch robotników, którzy już po 16 lat przy kolei pracowali i do funduszu prowizyjnego należeli. Prawda, że ludzie ci grubo zawinili, bo niechcieli pasać krów p. naczelnika, dlatego też odgrażał się banmistrzowi Niemczykowi, który ich przyjął do roboty, że go zaskarży do dyrekcyi, jakoby ludzi demoralizował. Teraz zaś Śliwiński traktuje ze Stelzerem, aby personal pociągowy poubierał w fartuchy, aby cielęcinę i mięso mógł ładować. Tyle na razie, w nadziei, że skromna ta notatka zdoła może upamiętać brnącego w skandalach Śliwińskiego.

Przemyśl. Największem złem dla nas maszynistów jest ta okoliczność, że każdy z nas wolałby dzień młócić, aniżeli zasiąść na godzinę do pisania listu. Musiało więc nam już bardzo dopiec, jeżeli przezwyciężyliśmy ten wstręt i udajemy się do Szan. Redakcyi z prośbą o umieszczenie niniejszej korespondencyi.

Bardzo wiele mam do pisania, bo któż ostatecznie z niższej służby kolejowej nie ma tysiącznych, w innych zawodach nieznanych przykrości i dolegliwości,

ale na razie opiszę tylko cząstkę utrapień i niewygód, jakie znosimy z powodu koszar dla maszynistów w Posadzie Chyrowskiej. Do Posady Chyrowskiej zjeżdża się personal maszynowy z Przemyśla i Stryja, gdzie po ciężkiej pracy należy mu się odpoczynek. Koszary dla maszynistów mieszczą się w starym budynku wodociągowym byłej kolei naddniestrzańskiej, jedna szczuplutka izdebka dla maszynistów a druga dla palaczy, w każdej z nich mieści się po cztery łóżka, a kandydatów do spania jest zawsze kilkunastu. O kilometr drogi wynajęto więc w mieście lokal na koszary dla maszynistów, palaczy i konduktorów, ale i ten lokal jest za ciasnym, za oddalonym, w nocy zaś niepodobna go odnaleźć, a w razie słoty, z powodu słynnego galicyjskiego małomiasteczkowego błota, absolutnie jest niedostępnym. Ostatecznie nawet przy najbardziej sprzyjających warunkach do zapluskwionej tej nory nikt się nie spieszy. Na stosunki te zwracaliśmy uwagę werkmistrzów; potem zastępcy naczelnika, później samego naczelnika ogrzewalni aż w końcu i dyrekcyi. Prosiliśmy, postępowali służbowo, żadnej instancyi nie omijając, ale wszystko jakby groch rzucał o ścianę, tak że do reszty straciliśmy wiarę i zaufanie w dobre chęci pasibrzuchów i próżniaków, niewiadomo za co wysokie gaże pobierających. Nasz naczelnik Koturba jest dobry człowiek i nie wiem czyby znalazł się jeden, ktoby mu coś złego zarzucił. Jest on człowiekiem w tym rodzaju, jak mówi Rusin: „wsio bery ino mene łyszy“. Jednakże mimo najszczerszej mej chęci, mimo największego szacunku, jaki mam dla p. Koturby, musi mi darować tę małą przykrość, jaką mu wyrządzam, albowiem bez wmieszania go do tej sprawy o stosunkach w Posadzie Chyrowskiej nie da się mówić. P. Koturba mocno ubolewa nad nami, ale cóż nam z tego, kiedy cygańskie życie nadal prowadzić musimy. Od 1 maja ruch się znacznie powiększył, doszło więc do tego, że w koszarach po dwóch ludzi na jednem łóżku sypia, a mimo to miejsca jeszcze brakuje, śpiący na łóżkach przykrywają się więc kożuchami albo płaszczami, podczas gdy koce, przeznaczone do okrywania się, rozscielają na podłodze ci, którzy łóżek nie mają, i na nich sypiają. Kolega Prochaska nie sypia na podłodze, ale natomiast ściele sobie na stole, a głowę układa we framudze od okna. Ponieważ od wypoczynku takiego i kościska bolą i humor bynajmniej się nie naprawia, więc mając silne płuca i obudziwszy się z tego łoża tortur przedwcześnie, przeklina na czem świat stoi, budzi drugich, lub łazi im po głowach, rękach lub nogach, z czego znowu dalsze zawikłane sytuacye powstają. Pewnego razu koledze Prochasce zajął ktoś jego zwykłe miejsce na stole, ponieważ zaś ani w jednych ani w drugich koszarach nawet na podłodze miejsca nie było, więc do samego rana spacerował koło koszar, czatując, aż ktoś wyjdzie na ustęp, aby prędko w miejsce jego się położyć. Niestety daremnem było jego wyczekiwanie. Lepiej zaś urządził się jego palacz, który całą noc przespał na mostku na maszynie. Rano trudno się kogo dobudzić w tych lokalach, albowiem z powodu wyziewów tylu ludzi, wszystko jest zaczadzone. Inni zestawiają krzesła i na nich się układają, inni zaś zasypiają we wozach pakunkowych, reszta zaś przesiaduje w altanie wyczekując niecierpliwie aż ktoś wstanie, aby do gorącego łóżka natychmiast się położyć. (Dalszą część listu opuszczamy, albowiem celem zapobieżenia tym niemożliwym, barbarzyńskim, prawdziwie azyatyckim stosunkom, jakby wyjętym gdzieś z pamiętników jakiegoś deportowanego do Syberyi, posiadamy daleko sskuteczniejsze środki, aniżeli ckliwa apelacya do biurokratycznzch czarnoksiężników, przez Szanownego korespondenta nam wskazanych. Prosimy tylko o doniesienie o ile stosunki naprawi się pod tym względem. Przyp. *Red.*).

Przeworsk. Dnia 13 maja b. r. stacya tutejsza była widownią bestyalskiej sceny, jaką wywołał tutejszy naczelnik Halporn Ludwik, który będąc żydem wyraz ten za obelgę uważa. Nić dziwi nas to, że taki ograniczony człowiek zdolnym jest do popełniania brutalnych czynów, ale zastanawia nas okoliczność, że idyotę w rodzaju Halporna robi się naczelnikiem takiej stacyi jak Przeworsk. Dozorca wozów Czerwieniak zapytany przez Halporna dlaczego kupcom nie odstawił wozów do ładowania, nie wiedząc nawet czy Halporn jest żydem, czy wyraz taki może kogoś obrazić, wyrażając się o trzecich osobach odpowiedział, że nie ma wozów czem odstawić, bo teraz nie ma maszyny, a żydzi do południa poczekać mogą. Ten wyraz „żydzi“ obruszył do tego stopnia Halporna, że skoczył jak oparzony a uderzywszy dwa razy w twarz Czerwieniaka ryknął na cały głos: „Nie żydzi ale panowie s..... synie!“ a w dodatku podyktował mu 4 korony kary. Aczkolwiek nie mamy wielkiego zaufania w poczucie sprawiedliwości Wierzbickiego, mimo to pozwalamy sobie zaapelować doń imieniem człowieka w tak niegodziwy sposób słownie i czynnie znieważonego. Zresztą może radca Wierzbicki zechce zaoszczędzić ministrowi Wittekowi tłómaczenia się przed forum parlamentu z tej niemiłej sprawy?

Rzeszów. Nieoceniony fachowiec Brežany rusza zawsze konceptem, jak martwe ciele ogonem. Jako niedoszły eskulap, musi także mieć niezłe pojęcie o fizyologii snu i widocznie na podstawie wiadomości z tej dziedziny wiedzy wydał niezrównany okólnik, który wszystkim naczelnictwom polecamy do naśladowania. — Widocznie, że resztki niewyschniętego jego mózgu, są jeszcze bardzo cenną podporą „stacbańskiego sparrsystemu“, który właściwie powiedziawszy, jest alfą i omegą wszech mądrości w kolejnictwie. Krótko mówiąc, według najnowszego okólnika Brežanyego nie potrzeba żadnych stróżów nocnych, żadnych posługaczy dla personalu maszynowego albowiem maszynista po ciężkiej długotrwałej pracy ma się sam ze snu budzić, a w dodatku pod osobistą odpowiedzialnością i perspektywą srogiej kary obudzić także i palacza do najbliższej tury służbowej. I niechże tu ktoś zaprzeczy, że to nie genialny pomysł? I czy w ogóle rozporządzenie takie da się krytykować? Czołem przed mądrością stacbańskiego kacyka!

Dembica. Od czasu jak tutejszy werkmistrz Okornicki, począł się bawić w wielką politykę i pobłogosławiony przez prałata Wolskiego ruszył na wyprawę przeciw socyalistom, cała ekspozytura poczyna na psy schodzić. Całkiem zresztą słusznie, dwom panom nie można przecież służyć, a polityka (naturalnie klerykalno-stańczykowska) jest przecież ważniejszą rzeczą przy kolei, aniżeli ruch, bezpieczeństwo pędróżnych i rozliczne obowiązki służbowe. Starowina tak się rozżarł na socyalistów, że wszystko puścił w trąbę, swoje nazwisko, szacunek podwładnych, koleżeństwo, spokój a przedewszystkiem służbę. Chodzi, rozkłada rękami, rozprawia sam z sobą, podczas gdy wierny Rotstein albo Ciurkot, w przypuszczeniu, że go czarna melancholia napadła, pilnują go, aby czegoś nie zbyczył. Maszyna jest w drodze, a Okornicki do służby ją przeznacza i na tablicy wypisuje. — Gdy się Okornicki oddali, dwaj aniołowie stróże, Rotstein i Ciurkot, zwrotnicy z ogrzewalni, wymazują i poprawiają niedorzeczną dyspozycyę swego przełożonego, a kiwając smutnie głowami, chyba bies... chyba zło jakie... nie dokończając zdania, wzajemnie sobie się zwierzają. To prawda! Socyaliści niejednego już do utraty zmysłów doprowadzili. Okornicki dopiero zaczął, a już go „zajączki“ napadają, a cóż dopiero dalej będzie? A serdecznie byłoby nam żal człowieka, któremu dajemy do wyboru zawczasu: „Wóz albo przewóz“.

Czortków. Swojego czasu, gdyście stosunki tutejsze poruszyli w »Kolejarzu«, to naczelnik tutejszy Herzog Ferdynand, zwoławszy cały personal, nalamentował się co nie miara, a w końcu niemal każdego pojedynczo błagał, aby brudów miejscowych nie wywlekać, aby brudy te prać u siebie w domu i t. p. Czyniąc zadość temu życzeniu Herzoga, nie zarzucaliśmy Was korespondencyą, z przerażeniem zobaczyliśmy jednak teraz, że brudów tych nazbierało się tyle, że o wypraniu ich bez waszej pomocy ani mowy być nie może. Zgłaszamy się więc do was z prośbą, abyście nie żałowali mydła i to, co poniżej podajemy, w piśmie swojem zamieścić zechcieli.

Dzięki mądrości naczelnego kierownika ruchu tutejszego okręgu dyrekcyjnego, który zastawszy Czortków drewnianym — przez skoncentrowanie większej ilości personalu — chce go potomności murowanym zostawić, przeniesiono nas tutaj około 40 rodzin konduktorskich. Nie źle nam się powodzi, bo wszyscy razem mamy przeszło 3.000 złr. długów u tutejszych obywateli mojżeszowego wyznania, w których interesie przeniesienie nasze nastąpiło.

Kochani nasi obecni współobywatele i kołtuny, dla godnego pomieszczenia nas wszystkich, poczęli na gwałt wszystkie stajnie, szopy i chlewy na mieszkania przerabiać, za które naturalnie dwa razy tyle płacimy, ile pobieramy kwaterowego. — Przedstawialiśmy tę sprawę p. radcy Festenburgowi, otrzymaliśmy jednak odpowiedź, że ministerstwo o podwyższeniu kwaterowego dla Czortkowa ani mówić sobie nie da, najwyżej może być dla nas to zrobione, że na własne koszta zostaniemy przeniesieni do Stanisławowa. »Obiecał pan kożuch ciepłe słowo jego“; a my w niechlujstwie, długach i opłakanych stosunkach sanitarnych nadal w Czortkowie siedzimy. Stelzer kazał nam robić zbiorowe podanie, na które same stemple 29 Koron kosztowały i gdyśmy je przedłożyli, Hercog odrzucił takowe, utrzymując, że Stelcer powiedział mu, że podanie takie, ostemplowane jedną koroną każdy pojedynczo od siebie wnieść musi. — W dodatku Stelzer nazwał wszystkich buntownikami, przewrotowcami, socyalistami, agitatorami i t. p. — Z powodu tych mieszkań żony nasze chore, cierpią na reumatyzmy, początki gruźlicy, dzieci na bleduicę albo żółtaczkę, podczas gdy brzuchacze dyrekcyjni rozkoszują się tutejszem świeżem powietrzem w odpowiedzi na nasze skargi i żale. Prawda, że powietrze tutejsze służy bardzo dobrze, ale tylko naczelnikowi Herzogowi, którego kształty coraz poważniejszego nabierają zaokrąglenia, niestety tylko, że w miarę przybywania sadła i ciała zwiększa się także arogancya tego pasibrzucha, pozwalającego sobie funkcyonaryuszy łajdakami nazywać, podczas gdy powszechnie opowiadają, że predykat powyższy z postępkami Hercoga najlepiejby się pogodził. — Doszło już do tego, że personal tak jest rozdrażniony, że zdecydowanym jest każdą obelgę dziesięćkrotnie odpłacić, a każdą czynną zniewagę czynem odeprzeć. Niechże więc Herzog strzeże pilnie swego brzucha, honoru i „Puffiego“, bo na to, co zezwala ze sobą wyprawiać Michał, inny personal ze sobą nie pozwoli wyprawiać. Prowizoryczni, którzy już po 4 i 5 lat służą, zgłaszali się o przyjęcie do funduszu prowizyjnego; i wyobraźcie sobie czytelnicy ta nędzna urzędniczyna, wielkość parafialna, której psiem prawem jest zgłoszenia te ministerstwu przedłożyć, uważa to za swą własną atrybucyę, łaskę z jego strony i ludziom tym odpowiada że ich o „laufpas“ poda. O czekajże panie Herzog! Kiedy tak to i my w każdą szklankę piwa którą wypijasz a wypijasz ich dziennie nie mało, zaglądać zaczniemy. Dzisiejszy list umieszczamy tylko jako wstęp do historyi twych rządów; lepsze kawałki schowaliśmy na później, a mamy nadzieję, że serdecznie potrafimy cię ubawić, a lepiej jeszcze twych najserdeczniejszych przyjaciół i kompanionów.

KRONIKA.

Publiczne zgromadzenie kolejarzy odbyło się dnia 19 Maja b. r. we Lwowie. Przewodniczył tow. Nacher, referowali tow. dr. Marek z Krakowa i sekretarz organizacyi tow. Kurowski. Pierwszy przemawiał dr. Marek przedstawiając gospodarkę ministrów Guttenberga i Witteka, prześladowanie kolejarzy, a jako jedyny środek ochronny przeciw tym stosunkom zalecał silną organizacyę.

O organizacyi zawodowej referował tow. Kurowski. — Omawiał przeciążenie pracą i gospodarkę tak zwanych instytucyj „humanitarnych“, poczem uchwalono następującą rezolucyę:

„Zgromadzenie domaga się poprawy stosunków pracowników kolejowych po myśli „projektu ustawy kolejowej“, przez posłów klubu socyalno-demokratycznego opracowanej. Szczególnie domaga się zniesienia systemu oszczędnościowego — ścisłego ograniczenia czasu pracy, ochrony sił i zdrowia, swobody myśli i słowa, ustalenia praw i obowiązków co do instytucyj humanitarnych i oddanie tychże w zarząd członków.

Domaga się nadto zniesienia szpiegostwa i denuncyacyi, aby wolni obywatele swobodnie pracować mogli.

Organizacya zawodowa jest koniecznie potrzebną dla pracujących wszystkich zawodów. Szczególniej zaś dla kolejarzy, gdzie obawa o jutro nie dozwala jednostce wystąpić z najsłuszniejszemi żądaniami

konieczną jest ona jako czynnik,. regulujący walkę o byt w zastępstwie ogółu pracujących. — Dlatego wszyscy obecni mają obowiązek przystąpić do centralnej organizacyi, jako jedynie gwarantującej obronę pracujących“.

Kolejarze przed sądem. Dnia 29 maja b. r. odbyła się w Krakowie rozprawa sądowa przeciw pięciu funkcyonaryuszom obwinionych jakoby z ich przyczyny nastąpiła katastrofa kolejowa na dworcu w Krakowie dnia 30 września 1900 r. Oskarżeni byli Antoni Grychowski urzędnik ruchu, Feliks Górnisiewicz dozorca stacyi, Roman Filek zwrotniczy, Kazimierz Szymarykiewicz maszynista i Jan Ciupek konduktor wszyscy oskarżeni są funkcyonaryuszami kolei północnej i z wyjątkiem maszynisty Szymczykiewicza, który na 3 dni aresztu skazanym został, wszystkich od kary i winy uwolniono.

Koszary konduktorskie dla partyj stanisławowskich w Stryju, oprócz bardzo licznych niedogodności, odznaczają się szczególniej rojami pluskiew i to w takiej ilości, o jakiej nikt nawet pojęcia wyrobić sobie nie może. Dlatego upraszamy przedewszystkiem o uwolnienie nas od tego robactwa, wobec którego inne braki i nieporządki w koszarach są tylko drobnostką.

Na podarunek dla Katolińskiego z okazyi jego imienin zbierano swojego czasu składki we Lwowie. Ponieważ krążą pogłoski, że niemal ³/₄ części tych pieniędzy przepił komitet, zajmujący się tą sprawą, przeto wzywamy p. Groebla, aby dla uspokojenia opinii publicznej, przedkładając szczegółową imienną listę składek, zechciał nam złożyć sprawozdanie. *„Personkowcy“.*

Oświadczam, że p. Sokołowski z Dembicy ani osobiście ani nawet z nazwiska nie jest mi znanym, kto więc poważy się rzucać oszczerstwa na tego człowieka, z którym nigdy żadnych stosunków nie miałem, jakoby tenże był korespondentem „Kolejarza“, a specyalnie korespondentem o stosunkach w Dembicy, tego napiętnuję publicznie, a ewentualnie p. Sokołowskiemu sam stanę za świadka i dostarczę innych wiarygodnych świadków, aby oszczerców w drodze sądowej przykładnie ukarać.

Bachowski, redaktor.

Dłuższy urlop otrzymał Piasecki, Miejsce jego obejmie kontrolor ruchu Görz Wacław, który podobno posterunek ten w niedalekiej przyszłości stale ma objąć. Görz podobno ma także żyłkę do politykowania w duchu stańczykowsko - klerykalnym i ma być wrogiem klasy robotniczej, zaciekłym automatycznym „paragrafenfresserem“, w gruncie zaś kretynicznie złośliwym i mściwym człowiekiem, dbającym o kadzidło dla swego autorytetu. Wobec wyższych ma być strasznym „Augendienerem“, pozującym na ogromnego służbistę, podczas gdy pominąwszy bardzo mierną rutynę i sporą dozę lenistwa, jest sobie zwykłym „z łaski bożej“ biurokratą, jednym z tych, którzy nie zwykli prochu wynajdywąć. Taka sylwetka poprzedza Görza przed objęciem regencyi, a ewentualnie przed wstąpieniem na tron przez Piaseckiego osierocony. Nie wiemy, o ile ona jest wierną, ale wkrótce da się to widzieć i porównać, o ile informacye nasze są prawdziwe.

Cygańską ucztę wyprawił srbie pewien ekspedyent ze Skawiny, wraz ze swym przyjacielem banmistrzem ze sąsiedniej stacyi. Pokazuje się, że mięso musi być bardzo rzadkim smakołykiem dla kolejarzy, skoro podurzędnicy do spożywania padliny się biorą, W Skawinie wyrzucono woła, który podczas transportu do Wiednia zdechł gdzieś w drodze. Niemiły ten wypadek dla właściciela transportu, był natomiast dniem radości i wesela dla wygłodzonych robotników, padlinę bowiem w oka mgnieniu rozszarszarpano, między innymi i dwaj powyżej wymienieni podurzędnicy zaopatrzyli się w poważne kawały tego specyału. Przezwyciężenie tego wrodzenego wstrętu łatwo sobie przecież warunkami odżywiania sie wytłomaczyć, a pominąwzzy hygieniczną stronę tej materyi, dowodzi ono stosunków obniżających poziom pewnych pojęć przez cywilizacyę sankcyonowanych. Krótka ale także symptomatyczna ilustracya.

Niepoprawnym recydywistą nu punkcie „siedmiu grzechów głównych“ jest prezes denuncyantów Marusyn. Dnia 24 maja b. r. w nowem poprawnem wydaniu, ze wszystkimi następstwami i skutkami, powtórzyła się w Podwołoczyskach scena obżarstwa i pijaństwa, w jakiej już raz odegrał tytułową rolę tenże sam Marusyn dnia 3 maja b. r. Druga edycya, różniąca się od pierwszej chyba tylko gruntowniejszymi objawami zbydlęcenia, zmusza nas do wezwania odpowiedniej interwencyi, którąby nas, ludzi spracowanych i żądnych wypoczynku, uwolniła, ostatecznie od popisów wstrętnego i łakomego opoja, z którym obcowanie, nawet w trzeźwym stanie, każdego uczciwego i przyzwoitego człowieka obrzydzeniem przejmuje. Wierzbicki i Guttmann, których przyjaźnią szczyci się Marusyn, nie powinni się krępować tymi konfidencyonalnymi sentymentami i gdzie chodzi o dobro, spokój i wypoczynek trzeźwych ludzi, postanowienia § 25 pragmatyki wober niepoprawnego opoja z całą surowością stosować. Cytowany zaś paragraf mówi, że pijaństwo w służbie jest jednym z najcięższych przekroczeń służbowych i według § 95 napędzeniem ze służby ma być karanem. Przy okazyi tej posługacz koszarow,y otrzymawszy 50 centów od Marusyna, celem pokonania obrzydzenia tak się upił, iż omal nie utopił się w kadzi, w której po owych niezwykłych wydarzeniach chłodzić mu się zachciało. *A. uw. my.*

Lekkomyślne protegowanie przyjaźniaków. Nadkonduktor Róża w Tarnobrzegu miewa chorobliwe napady, pozbawiające go nieraz na kilkanaście minut przytomności. Jako kierownik pociągu znachodzi się sam jeden w wozie pakunkowym, w razie chorobliwego ataku, pociąg znachodzi się bez nadzoru. O konduktorze Stanisławie Górskim pisaliśmy innym razem. Na strażnicy Nr. 3 w Krakowie w miejscu rozjazdowem z jednego toru na drugi, jako też rozgałęzieniu do Kocmyrzowa, jeden ze strażników jest lekomyślnym nałogowym pijanicą i awanturnikiem. Rozjazdy te nie są blokowane ani z Podgórza ani z Krakowa i pozostawione na opatrzność boską, albo na łaskę pijanego człowieka. O nieszczęście tedy z powodu fałszywego ustawienia zwrotnic nie trudno.

O obrazę czci zaskarżonym został konduktor Karol Zegartowski przez p. Zygmunta Mikołajskiego. Czytelnicy przypominają sobie zapewne awanturę którą urządził Zegartowski dnia 19-go kwietnia w sali rozpraw podczas przesłuchania oskarżonych w procesie Piaseckiego. Za awanturę tę Zegartowski został przez woźnych za drzwi wyrzuconym, a p. Mikołajski zaskarżył go za obelgi, jakiemi został zarzucony w obec trybunału, ławy przysięgłych i licznego audytoryum.

Kapitalistyczne państwo jako pracodawca. Niszcząca krytyka austryackiego kolejnictwa. Mowa posła dra Ellenbogena wygłoszona w parlamencie dnia 14 marca b. r. wyszła już z druku i zawiera 40 stronic. Ważniejsze rozdziały tej broszurki są: „Kapitalizm i socyalizm — Klerykali wrogami kolei żelaznych — Wielki kapitał wrogiem rozwoju komunikacyi — Militaryzm — Życzliwość rządu dla służby kolejowej — Tajemnica służbowa — Pod nadzorem policyjnym — Żądania kolejarzy – Odpowiedź ministra — Socyalno-demokratyczna odprawa i t. d.

Cena broszurki 10 hal. z przesyłką pocztową 14 h.

Do nabycia w administracyi „Kolejarza“ i „Naprzodu“, jaketeż w agencyi dziennikóa p. Salomonowej. Broszurka ta powinna się znachodzić w rękach każdego kolejarza, każdy powinien bowiem wiedzieć, co w parlamencie o nim mówią i jak się minister Wittek z poczynionych mu zarzutów tłómaczy.

NADESŁANE.

(Za dział ten redakcya nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności).

Ponieważ z powodu odwołania mego przeniesienia do Dembicy, znane zdemoralizowane indywidua pozwalają sobie na rozsiewanie ubliżających czci mojej oszczerstw i nikczemnych wycieczek, przeto ostrzegam wszystkich tych drabów których nazwiska dobrze mi są znane, że jeżeli nie zaniechają swej podłej kreciej roboty, że ich publicznie zdemaskuje i do odpowiedzialności przed kratki sądowe zawczwę. *Jan Lachnit,* nadkonduktor.

Publiczne podziękowanie składam dr. Fiałkowskiemu, lekarzowi kolejowemu w Rzeszowie, którego wiedzy i staraniom zawdzięczam, że z powodu nieznacznego abscesu miesiąc w łóżku musiałam pozostać i gdyby nie interwencya innych lekarzy, na szczęście dosyć wczesna jeszcze — skutki smarowideł kolejowych i ufność mą w kasę chorych kalectwem musiałabym przepłacić.

Rzeszów w maju 1901. *Żona magazyniera.*

Składki.

Na fundusz prasowy złożyli: C.... L... w Krakowie „Pereat Piasecki“ 5 koron. T... 2 kor., K...m... 1 K. K...w... 1 kor. W... 1 kor., P... 1 kor. B... 1 K. S.... 1 K. wszyscy w D..... Poprzednio wykazano 11·93 K. Razem 24·93 koron.

Odpowiedzi redakcyi.

Korespondentowi z Buczacza. Zadaniem naszego pisma między innemi sprawami jest obrona organizacyi i zorganizowanych. Przeciwników naszych zwalczamy o tyle, o ile dążnościom naszym stoją na przeszkodzie. Każdego z nich przestrzegamy przed następstwami i dopiero w miarę uporu uciekamy się do coraz radykalniejszych środków. Bezwzględność nasza zależną jest nie od nas, ale od osobnika, który nie okazuje żadnej chęci poprawy i dopuszcza się nadal postępków, wrogich naszej organizacyi. Nie wiemy, czy Czekałowski poprawił się pod tym względem, jeżeliby jednak, wbrew naszemu oczekiwaniu, zechciał kontynuować swe bezwstydne występy, wówczas i my pozbędziemy się skrupułów, aby go nieszkodliwym uczynić. Nie chodzi nam bynajmniej o przekonania i zasady Czekałowskiego, gdyż każdemu wolno takowe według własnego gustu wyznawać, ale chodzi nam o przekonania innych, przez Czekałowskiego w niegodziwy i podstępny sposób zwalczane. Nie zależy nam także na dyscyplinarce i jej następstwach tego lub owego osobnika, jeżeli jednak chodzi o to, aby szkodliwe i niepoprawne indywidyum z drogi usunąć i jeżeli dobro naszej sprawy tego wymaga, wówczas postaramy się i o dyscyplinarkę. Mogą nasi towarzysze cierpieć niewinnie za legalną organizacyę, niechaj więc sprawcy tych prześladowań cierpią za swoje łajdactwa i nadużycia służbowe.

I.... K.... we Lwowie. Zasięgnęliśmy informacyi co do p. Tauliczka, rewizora pociągów we Lwowie, i dziwna rzecz, że wszyscy są wręcz przeciwnego panu zdania, a mianowicie, że p. Tauliczek w samej rzeczy jest strasznym człowiekiem i biczem bożym, ale tylko dla łapowników i złodziei, podczas gdy porządni ludzie z największem tylko uznaniem o nim się wyrażają. Wobec tego nie wiemy, co mamy sądzić u panu. Miałżeby p. Tauliczek psuć panu interesa?...

Autorowi artykuliku „Miłe stosunki stacyjne“. Są to sprawy zbyt osobistej natury, nie dotykające wcale stosunków służbowych, a tak, jak obecnie, nawet już nie na czasie. Bo gdyby N.... w B..... nadal pozostawał, to ogłoszenie tego artykuliku miałoby poniekąd jeszcze racyę, gdy jednak człowiek ten usunął się i przestał być przyczyną zgorszenia, ogłaszanie więc tych wstrętnych rzeczy byłoby tylko skandalem dla samego skandalu, co przecież nie jest zadaniem naszego pisma. Ostatecznie o samym N... nic nie wspominacie tylko o owej jejmości, widocznie więc, że człowiek ten był zawojowaną przez nią ofiarą, znoszącą dosyć upokorzenia i wstydu z powodu stosunku, z pod którego wyemancypować się nie miał może siły. Znęcać się nad takimi słabymi i bezwpływowymi ludźmi, byłoby nieszlachetnością.

Odpowiedzialny redaktor: **Bachowski Wiktor.** Wydawca: **Szczepan Kurowski.** Nowa Drukarnia Jagiellońska w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.